25

GAZETY WOJENNE

Unikalna kolekcja z II wojny światowej



Zatopienie „Bismarcka"

Życie codzienne
Lend-lease

Świadkowie mówią
Relacje tych, którzy to przeżyli...

Widziane z bliska
Floty morskie w 1940 r.

Postacie
Pound



GAZETA POLSKA W BRAZYLJI

VOM 13. JUNI 1942 BIS 30. SEPTEMBER 1942

Ówczesna gazeta zreprodukowana w całości

„Gazeta Polska w Brazylii" - 1 czerwca 1941

PONADTO W NUMERZE • REPRINT GAZETY • AFISZ

cena 3,99 zł co tydzień ISSN 1505-0122 INDEKS : 343765

Udział ORP „Piorun“ w zatopieniu „Bismarcka“

Mało kto wie, że w słynnym pościgu za królem niemieckich pancerników *Bismarckiem* uczestniczył ORP *Piorun*. Spoczywał na nim ciężar utrzymania łączności z *Bismarckiem* do czasu nadejścia ciężkich okrętów *Royal Navy*.

Była już ciemna noc, gdy o godzinie 22.37 z pokładu *Pioruna* szef wachty sygnałowej, mat Edward Dolecki, dostrzegł z odległości 18 tys. m sylwetkę dużego okrętu. Tak pisał o tej chwili kmdr Pławski: „O godz. 22.37 (G.M.P.) mat Edward Dolecki, szef wachty sygnałowej głośno melduje: okręt w prawo 20 stopni - a po chwili dodaje - ależ to stodoła. Logicznie musiał to być *Bismarck*, ale wskutek precedensu z *Sheffieldem* (krążownik brytyjski), który jak zjawa wyłonił się z mgły, kazałem na wszelki wypadek nadać sygnał rozpoznawczy. Jednocześnie poszedł sygnał na *HMS Cossack* [okręt dywizjonowy] o namiarze i odległości od *Bismarcka*. Sygnalista nie zakończył nadawania sygnału, gdy pierwsza salwa wyprysła z luf pancernika, a w kilkadziesiąt sekund później wywodowała po lewej burcie *Pioruna*“. O godz. 22.42 *Bismarck* sam się przedstawił ogniem dział 150 mm. Na tym etapie walki odległość od pancernika wynosiła 16 tys. m.

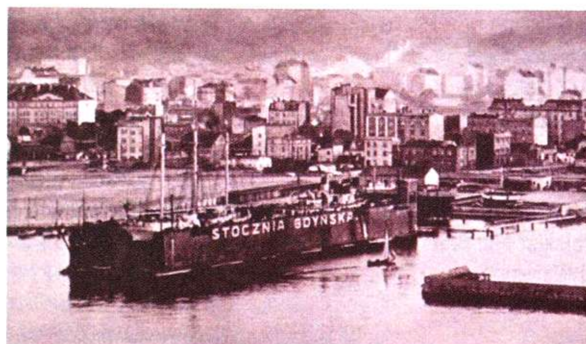
Niemiecki kolos spluwa ogniem

Niektóre salwy niemieckie padały niebezpiecznie blisko *Pioruna* (nawet 20 m od burty). Na jego pokład waliły się fontanny wody, wzbijane przez padające gęsto pociski, po blachach poszycia grzechotały odłamki. W walce z *Piorunem Bismarck* używał dział kalibru 150 mm, a nawet artylerii głównej kalibru 380 mm!

Aż do północy *Bismarck* niemal zupełnie nie zwracał uwagi na zbliżające się brytyjskie niszczyciele, skupiając uwagę i ogień na małym, kąśliwym polskim okręcie. W chwilach zagrożenia ratowało *Pioruna* opanowanie dowódcy. Niszczyciel krył się też w obłokach zasłony dymnej. Kilkakrotnie *Piorun* ściągał na siebie ogień pancernika. Sam też nie pozostał dłużny, śląc „na chwałę Polski“ kilka salw w widniejącą w oddali sylwetkę wroga. Tę wyjątkową chwilę wspominał pchor. Lech Kwapiszewski: „22.50 Wychodzimy spoza zasłony dymowej i otwieramy ogień na *Bismarcka* z naszych 120-ek. Odległość

▲ Duma Kriegsmarine - *Bismarck* w ogniu walki. *(AKG)*

▼ Bazą *Bismarcka* był „port Gotów“ - Gotenhafen, dawniej Gdynia. *(zbiory prywatne)*





▲ **Po upadku Francji w lipcu 1940 r. Polska Marynarka Wojenna przejęła niszczyciel *Ouragan*, który jako OF (Okręt Francuski) *Huragan* służył pod dwiema banderami - polską i francuską do kwietnia 1941 r. Tu: oddział desantowy na pokładzie *Huragana*.**
(zbiory T. Kondracki)

▶ **Zbudowany w latach 1938--1940 niszczyciel ORP *Piorun* był silnie uzbrojoną jednostką. W skład Polskiej Marynarki Wojennej wszedł on 5 listopada 1940 r.**
(zbiory prywatne)

▶ **Bandera Polskiej Marynarki Wojennej.**
(WWS Prod)

13500. Byłem wtedy w centrali artyleryjskiej. Dziwnie i nieprawdopodobnie zabrzmiały słowa bosmana Łassy: „kąt kursowy 120, odległość 13500, szybkość własna 27 węzłów, cel: pancernik nieprzyjacielski. Zaraz potem oddaliśmy po trzy salwy. Pierwszym znakiem, że skupiamy na sobie ogień *Bismarcka* była salwa, która upadła nam około 300 jardów przed dziobem, 10 jardów za rufą [!] i około 100 jardów na wysokości śródokręcia. Zaczęliśmy silnie zygzakować, zmieniając stale kurs i odległość".

Kilka minut przed północą polski niszczyciel utracił łączność wzrokową z nieprzyjacielem. Dalsze godziny nocne wypełniły *Piorunowi* wysiłki zmierzające do odzyskania kontaktu bojowego z pancernikiem i storpedowania go. Było to tym trudniejsze, że wymagało ogromnego skupienia, by w ciemnościach pomyłkowo nie zaatakować okrętów brytyjskich, jak miało to miejsce podczas incydentu z HMS *Sikh*, który w bitewnym zamieszaniu wszedł przed wyrzutnie *Pioruna*.



„Piorun" na tropie giganta

Na *Piorunie* nieubłaganie kończyło się paliwo. W związku z tym o godzinie piątej rano dowódca flotylli, kmdr Vian, wydał kmdr. Pławskiemu rozkaz udania się do bazy. Mimo to nasz okręt jeszcze przez całą godzinę kontynuował poszukiwania celu. Po godzinie szóstej było już na tyle widno, że przeprowadzenie skutecznego ataku torpedowego stawało się niemożliwe. Dopiero wówczas kmdr Pławski podjął decyzję o opuszczeniu obszaru, na którym toczyła się nocna walka. ORP *Piorun* ruszył w stronę bazy w Plymouth, którą - atakowany po drodze przez bombowce, szczęśliwie nieskutecznie - osiągnął na resztkach paliwa rankiem 28 maja. W zbiornikach paliwowych zdolnych pomieścić 491 ton pozostało zaledwie 30 ton.

Dla wielu członków załogi Pioruna udział w walce z Bismarckiem stanowił formę moralnego zadośćuczynienia za gorycz porażki sprzed roku.

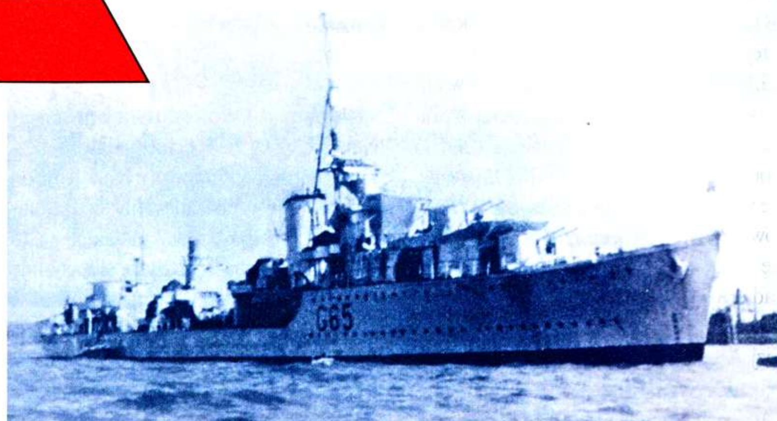
Mściciel „Groma"

W kronice dokonań Polskiej Marynarki Wojennej udział ORP *Piorun* w pościgu za niemieckim pancernikiem *Bismarck* zajmuje poczesne miejsce. Dla wielu członków załogi Pioruna udział

▼ **Gwiazda - oznaka załogi statku Kriegsmarine (Bootsmannlaufbahn).**
(zbiory prywatne)



w walce z *Bismarckiem* stanowił formę moralnego zadośćuczynienia za gorycz porażki sprzed roku. *Piorun* był bowiem następcą (i mścicielem!) zatopionego w maju 1940 r. pod Narwikiem ORP *Grom*. Początkowo większość marynarzy uratowanych z *Groma* przeszła na - przejęty po klęsce Francji - niszczyciel *Huragan*, na którego dowódcę wyznaczony został kmdr por. Eugeniusz Pławski. *Huragan* w chwili przejęcia go przez polską załogę przedstawiał opłakany widok. W żmudnej pracy nad przywróceniem okrętowi wartości bojowej prawdziwym wybawieniem stał się rozkaz szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontradmirała Świrskiego. Nakazywał on obsadzenie przez załogę *Huragana* (z kmdr. Pławskim jako dowódcą) znajdującego się w ostatniej fazie wyposażania w stoczni „John Brown Co." w Clydebank niszczyciela *Nerissa*. Trzon załogi niszczyciela tworzyli dawni marynarze z *Groma* (łącznie około stu osób). Wśród pozostałych znaczną grupę stanowili ochotnicy spośród polskiej emigracji we Francji. 5 listopada 1940 r., wraz z podniesieniem na okręcie biało-czerwonej bandery, ORP *Piorun* wszedł w skład Polskiej Marynarki Wojennej. Okręt prezentował się znakomicie. Duże wrażenie robiła wspaniale zharmonizowana, a przy tym groźna sylwetka... Zbudowany w latach 1938-1940 należał do - liczącego ponad 20 jednostek - typu *Javelin*. Brytyjskie *Javeliny* należały do najpracowitszych niszczycieli *Royal Navy*. Brały udział w wielu akcjach bojowych. Kilka-



naście z nich zatonęło w walce. ORP *Piorun* przy wyporności standardowej 1 773 i maksymalnej 2384 ton rozwijał prędkość do 33 węzłów (ok. 60 km/godz). Kadłub o długości 108,5 m mieścił silne uzbrojenie: 6 dział kal. 120 mm, działo przeciwlotnicze 102 mm, jedno poczwórne działo plot. kal. 40 mm (pom-pom), cztery działka plot. kal. 20 mm *Oerlikon*, jeden pięciorurowy aparat torpedowy kal. 533 mm, wreszcie dwie wyrzutnie (rampy) i dwa miotacze bomb głębinowych. Znakiem czasu było obfite wyposażenie w sprzęt elektroniczny: m.in. w 3 różne typy radarów, azdyk (urządzenie służące do lokalizacji okrętów podwodnych), radiowe systemy komunikacji z lądem i innymi okrętami oraz telefoniczny system komunikacji wewnętrznej. Załoga liczyła 220 ludzi, w tym 9 oficerów. Okręt oznaczony był jako „G 65" (znak taktyczny).

Manewry

Listopad i grudzień 1940 r. wypełniły załodze *Pioruna* ćwiczenia w zwalczaniu nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, szkolenia artyleryjskie i torpedowe. W pierwszej dekadzie grudnia okręt wszedł w rytm mozolnej służby konwojowej. Łącznie aż do końca maja, a więc do akcji przeciwko *Bismarckowi,* uczestniczył w osłonie ponad 15 konwojów. 22 maja 1941 r. wieczorem ORP *Piorun* wyszedł z Greenock do kolejnej operacji konwojowej. W eskorcie, oprócz naszego niszczyciela, uczestniczyła złożona z czterech okrętów flotylla niszczycieli brytyjskich (słynnego typu *Tribal*): HMS *Cossack*, HMS *Maori*, HMS *Sikh* i HMS *Zulu*.

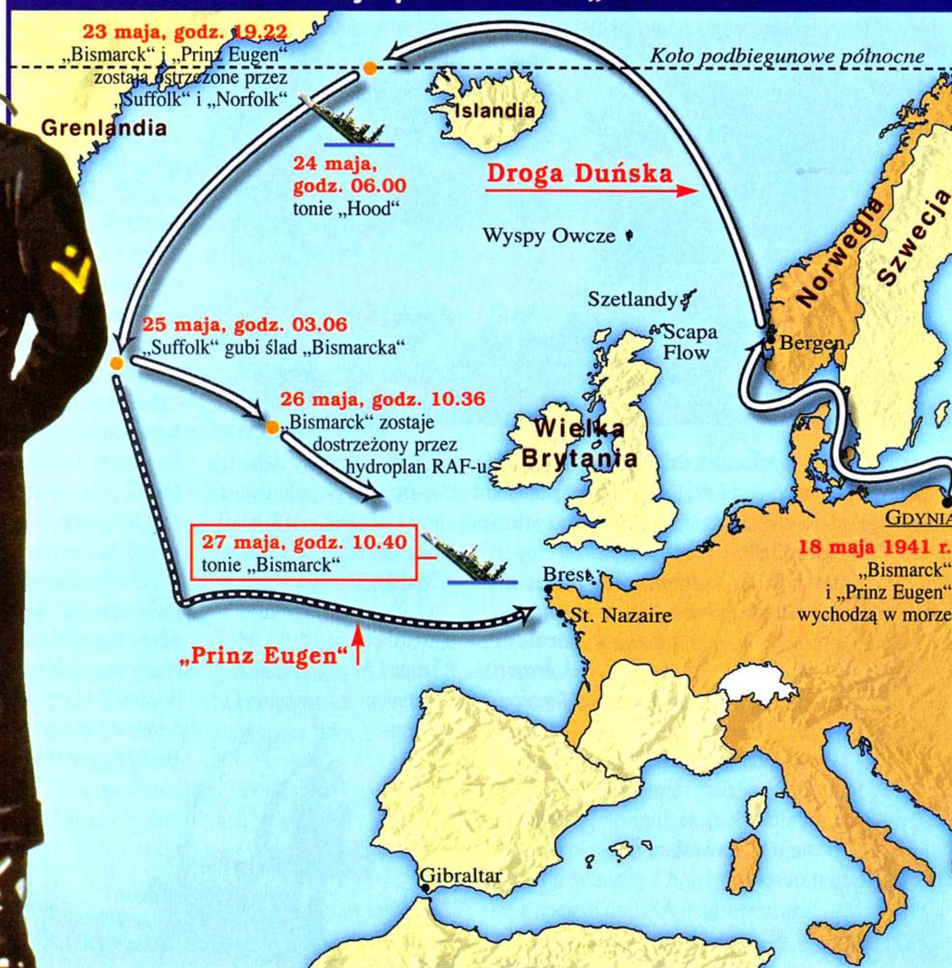
Z pokładu HMS *Cossack* siłami eskorty dowodził doświadczony kmdr Vian. Zapewne akcja ta upłynęłaby bez ważniejszych wydarzeń, gdyby nie rozkaz, odebrany nad ranem 26 maja, nakazujący niszczycielom eskorty dołączenie do pościgu za *Bismarckiem*.

Bismarck - duma niemieckiej Kriegsmarine - kolos o wyporności 42 tys. ton, był prawdziwą, pływającą z szybkością 30 węzłów, morską fortecą. Na jego po-



▲ **Przyszły admirał Philippe Vian brał udział w pościgu za *Bismarckiem* na czele flotylli brytyjskich niszczycieli.**
(zbiory prywatne)

◀ **Marynarz Kriegsmarine.**
(zbiory prywatne)



21 V 1941

- **Francja: otwarcie obozu koncentracyjnego w Struthof.**
- **Warszawa: ukazanie się pierwszego numeru niezależnego pisma konspiracyjnego „Nowy Dzień".**

23 V 1941

- **Berlin: Hitler podejmuje decyzję o poparciu krwawego powstania w Iraku pod przewodnictwem Rachida Alego.**
- **Wielka Brytania: pierwsza emisja propagandowej radiostacji niemieckiej GS1. Churchill jest w niej przedstawiony jako „płaskostopy bękart" i „syn starego Żyda pijanicy".**

24 V 1941

- **Etiopia: wojska aliantów opanowują Soddu.**

25 V 1941

- **Paryż: Pierre Laval oświadcza: „kolaboracja to tylko zwykła kolej rzeczy".**



26 V 1941

- **Morze Śródziemne: sztukasy poważnie uszkadzają lotniskowiec HMS *Formidable.***



- **Stany Zjednoczone: pierwsza próba zaciemnienia w Newark.**
- **Francja: strajk górników w Pas-de-Calais.**

▲ 27 maja 1941 r. o godz. 8.47. artyleria pancernika *Rodney* otwiera ogień w kierunku *Bismarcka* ze swych dział kal. 407 mm.
(zbiory prywatne)

tężne uzbrojenie składało się 8 dział kalibru 380 mm, przy których 12 dział kalibru 150 mm wyglądało już zupełnie niegroźnie; do tego dochodziło kilkadziesiąt innych dział, w tym przeciwlotniczych, różnych kalibrów. W swój pierwszy i - jak się miało okazać - ostatni rejs bojowy wyszedł 18 maja 1941 r. z bazy w Gdyni w towarzystwie ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*. Celem rejsu miało być zwalczanie alianckiej żeglugi na Atlantyku. Po postoju w norweskim fiordzie koło Bergen okręty niemieckie wyszły na północny Atlantyk z zamiarem przedarcia się na południe, na otwarte wody, przez oddzielającą Islandię od Grenlandii Cieśninę Duńską. Dowódcą pancernika był zdolny oficer - kmdr Lindemann; zespołem z pokładu *Bismarcka* dowodził adm. Lütjens.

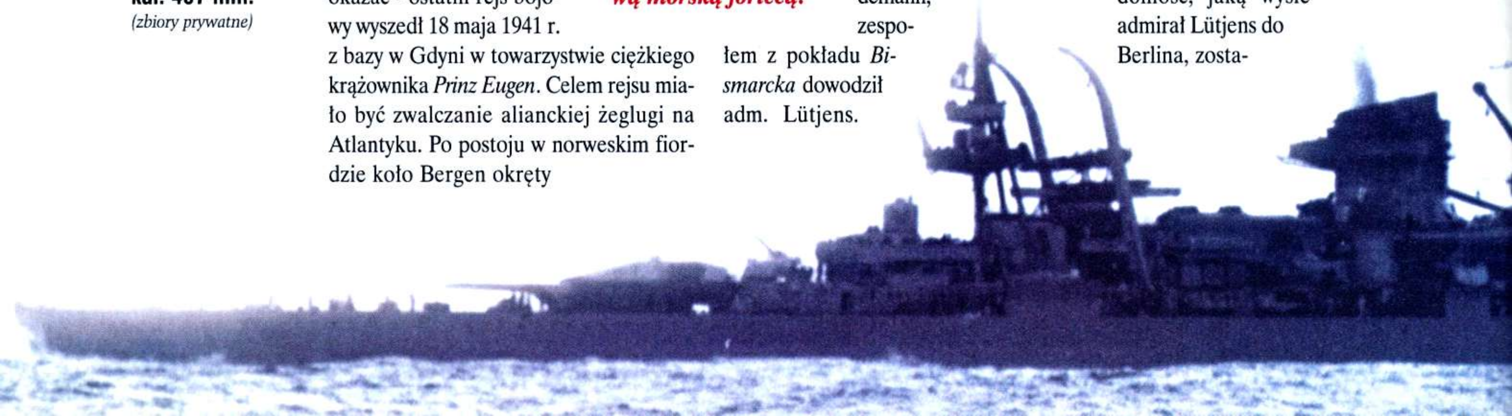
Bismarck - duma niemieckiej Kriegsmarine - kolos o wyporności 42 tys. ton, był prawdziwą morską fortecą.



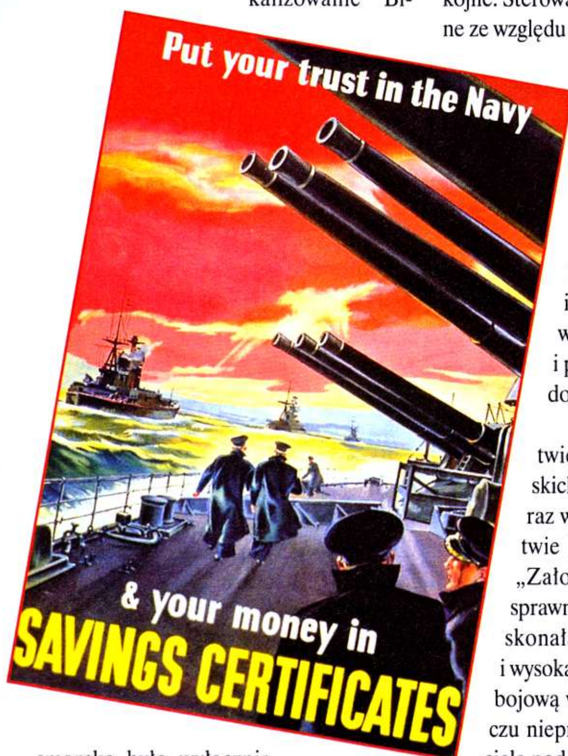
Kontrakcja dowództwa brytyjskiego, które na spodziewaną trasę zespołu niemieckiego wysłało krążowniki i okręty liniowe *Prince of Wales* i *Hood*, doprowadziła do bezpośredniej walki ogniowej ciężkich okrętów pancernych. Zaledwie osiem minut trwała wspólna walka *Prince of Wales* i *Hooda* z przeciwnikami. Była dokładnie godzina szósta rano 24 maja, gdy ciężka salwa *Bismarcka* ugodziła śmiertelnie *Hooda*, przebijając słabo opancerzony pokład i detonując w komorze amunicyjnej. W olbrzymiej eksplozji zginął okręt - duma *Royal Navy*. Z jego załogi liczącej 1419 osób uratowano tylko trzech marynarzy!

Na *Hoodzie* poległo śmiercią marynarza czterech odbywających na nim staż podchorążych Polskiej Marynarki Wojennej: Stanisław Czerny, Kazimierz Szymalski, Leon Trzebiatowski-Żmuda i Kazimierz Żurek. *Bismarck* też nie uniknął uszkodzeń, które ograniczyły jego prędkość. Zatonięcie *Hooda* stanowiło dla Anglii szok, który wyzwolił uporczywe dążenie do rewanżu. Za śmierć *Hooda Bismarck* musiał zapłacić tym samym! Stąd niebywała w swym rozmachu akcja pościgowa i determinacja wszystkich uczestniczących w niej załóg.

Po odesłaniu krążownika *Prinz Eugen*, który 1 czerwca 1941 r. zawinie do portu w Breście, *Bismarck* podążać będzie samotnie na spotkanie ze swym przeznaczeniem. Dowództwo Kriegsmarine nie straciło nadziei, że uda mu się uchronić okręt przed pościgiem *Royal Navy*. Ratunek - bazy na okupowanym wybrzeżu atlantyckim Francji znajdowały się wystarczająco blisko, by zdawać się mogło, iż zamiar niemieckiego dowództwa uwieńczy powodzenie. Było to tym bardziej prawdopodobne, że z braku paliwa *Prince of Wales* i *Repulse* musiały zrezygnować z pogoni. Lecz plany Kriegsmarine pokrzyżowane zostaną przez zbiegi okoliczności. Wiadomość, jaką wyśle admirał Lütjens do Berlina, zosta-



nie przechwycona przez wywiad brytyjski. Admiralicja, przekazując dane krążownikom *Royal Navy*, popełni błąd. Poda współrzędne kierunku, w jakim płynie *Bismarck* zamiast jego pozycji. Pomyłka owa nie okaże się jednak brzemienna w skutkach, gdyż 26 maja o godz. 10. 30 niemiecki krążownik zostanie zlokalizowany przez *Catalinę* należącą do *Coastal Command*. Znajdował się wówczas w odległości 790 mil od Brestu i o 150 mil przed *Kingiem George V* i *Rodneyem*. Nie należy sądzić, że zlokalizowanie Bi-



smarcka było wyłącznie dziełem przypadku. Krążowniki pilnowały go przez cały czas, a gdy im umykał, poszukiwania - mimo złych warunków atmosferycznych - przejmowały samoloty. Wieczorem 26 maja samoloty torpedowe z lotniskowca HMS *Ark Royal* zaatakowały niemiecki pancernik. Teraz do akcji miały wejść - odwołane z konwoju - niszczyciele brytyjskie i ORP *Piorun*. Na tych kilku małych okrętach spoczywał ciężar utrzymania w warunkach nocnych, gdy działalność lotnictwa była niemożliwa, kontaktu bojowego z *Bismarckiem*, do czasu nadejścia ciężkich okrętów.

Po opuszczeniu konwoju, wczesnym popołudniem 26 maja, na rozkaz kmdr. Viana, niszczyciele *Cossack*, *Maori*, *Sikh*, *Zulu* i *Piorun* uformowały szyk skośny, zachowując między sobą odległość 2,5 mili. Idący na lewym skrzydle ORP *Piorun* posuwał się na czele szyku. Akcja toczyła się w trudnych warunkach pogodowych, co szczególnie dotkliwie odczuwano na chybotliwych pokładach niszczycieli. Morze było niespokojne. Sterowanie okrętem było utrudnione ze względu na falę z rufy. Przechyły sięgały 60 stopni, przy czym - jak pisał w meldunku z akcji kmdr Pławski - „okręt leżąc bezwładnie na burcie przez kilkanaście sekund zawracał jednocześnie o 90 stopni od kursu, grzebiąc pokładem i przyjmując wodę przez wentylatory do kotłowni i przez luki w nadbudówkach do pomieszczeń".

Walka Pioruna z Bismarckiem stoczona przed północą pozwoliła brytyjskim niszczycielom osaczyć wroga.

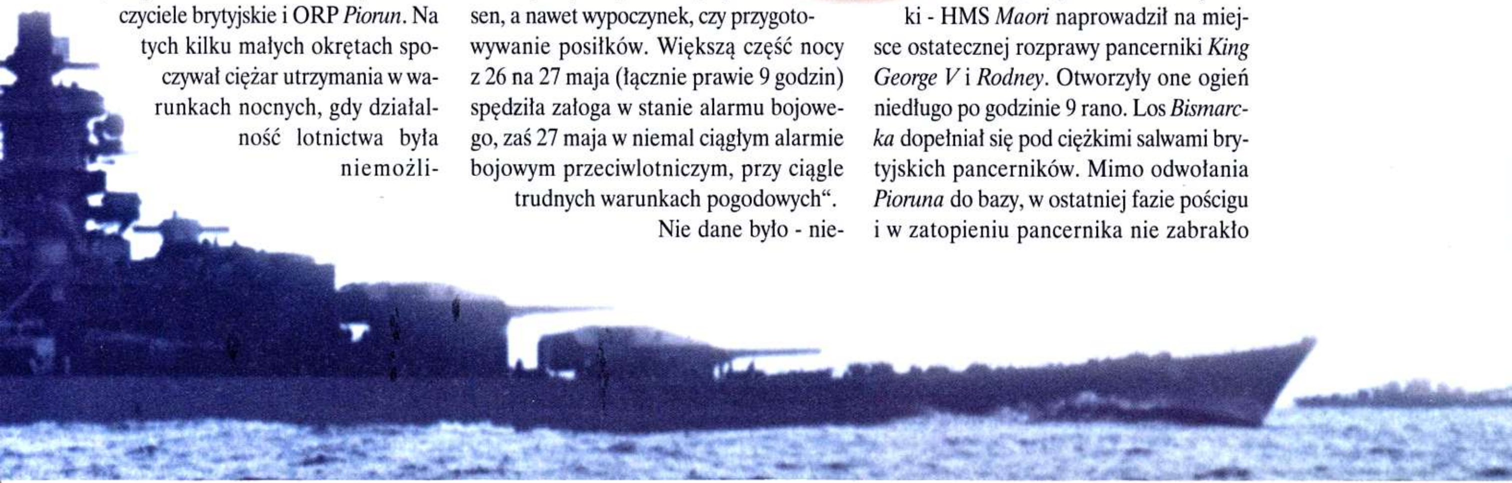
Pościg za *Bismarckiem* potwierdził wysokie walory polskich marynarzy. Dał temu wyraz w meldunku pisanym po bitwie kmdr Pławski w słowach: „Załoga wykazała doskonałą sprawność morską, doskonałą postawę i wysoką wartość bojową w obliczu nieprzyjaciela pod jego ogniem, zasługując na najwyższą pochwałę i odznaczenia". Było to tym bardziej godne podkreślenia, że, w trudnych warunkach atmosferycznych wykluczony był sen, a nawet wypoczynek, czy przygotowywanie posiłków. Większą część nocy z 26 na 27 maja (łącznie prawie 9 godzin) spędziła załoga w stanie alarmu bojowego, zaś 27 maja w niemal ciągłym alarmie bojowym przeciwlotniczym, przy ciągle trudnych warunkach pogodowych".

Nie dane było - niestety - uczestniczyć polskiemu niszczycielowi w ostatnim akordzie pościgu.



Walka *Pioruna* z *Bismarckiem* stoczona przed północą pozwoliła brytyjskim niszczycielom osaczyć wroga. HMS *Zulu* zaatakował o godz. 01.21 strzelając z 3000 jardów 4 torpedy. *Maori* zaatakował dwa razy: o 01.37 z odległości 3400 jardów (2 torpedy) i rankiem o 6.56 już z 9000 jardów - 2 torpedy. HMS *Sikh* wystrzelił w stronę *Bismarcka* o godz. 02.18 z 7000 jardów jedynie według wskazania radaru 4 torpedy. Wreszcie flagowy okręt flotylli kmdr. Viana HMS *Cossack* zaatakował dwukrotnie (tylko według wskazań radaru) - o 01.40 z 6000 jardów - 3 torpedy i o 03.35 z 4000 jardów - jedną torpedę. Łącznie zatem cztery niszczyciele brytyjskie wystrzeliły w odstępie 5,5 godziny 16 torped, meldując 3 trafienia (po jednym *Maori*, *Cossack* i *Sikh*). Strona niemiecka nie potwierdziła tych sukcesów.

O godzinie ósmej rano, 27 maja 1941 r., gdy *Piorun* podążał już do bazy, inny bohater nocnej walki - HMS *Maori* naprowadził na miejsce ostatecznej rozprawy pancerniki *King George V* i *Rodney*. Otworzyły one ogień niedługo po godzinie 9 rano. Los *Bismarcka* dopełniał się pod ciężkimi salwami brytyjskich pancerników. Mimo odwołania *Pioruna* do bazy, w ostatniej fazie pościgu i w zatopieniu pancernika nie zabrakło



◄ **Admirał Günter Lütjens, dowódca siły operacyjnej złożonej z krążownika *Prinz Eugen* i *Bismarcka*, poszedł na dno wraz ze swym okrętem.**
(zbiory prywatne)

◄ **„Zaufaj marynarce i zainwestuj w nią" głosił brytyjski plakat. Zachowanie łączności morskiej ze swym Imperium było dla Wielkiej Brytanii warunkiem przetrwania.**
(zbiory prywatne)

◄ **Strąconych przez niemiecką obronę przeciwlotniczą brytyjskich lotników uratuje załoga *Pioruna*.**
(zbiory T. Kondracki)

▼ **Osaczony ogniem z dział okrętów *Rodney* i *King George V*, pancernik *Bismarck* poszedł na dno wraz z niemal całą swą załogą.**
(zbiory prywatne)



jednak polskich marynarzy! Byli to podchorążowie odbywający staże na brytyjskich okrętach liniowych. Podchorąży Eryk Sopoćko (obserwujący agonię *Bismarcka* z pokładu HMS *Rodney*) wspominał: „odległość 24000 jardów . Na tablicy kontrolnej palą się światła gotowości. Dwa krótkie dzwonki. Huk. ogłuszający huk. W peryskopie morze ognia, a potem czarny kłąb dymu. Następna salwa… Odległość maleje - 20 000 jardów. Idziemy na zbliżenie […] Co teraz? Widok niezapomniany. Pocisk artylerii głównej - kto wie, może z mojej wieży? - trafił w górną część pomostu nieprzyjaciela. Ogień. Trochę dymu, a potem wolno, jakby zastanawiając się, przechyla się w dół, łamie i wreszcie spada - maszt, dalocelownik z dalmierzem i cały szczyt pomostu".

Ostatni cios wymierzył ciężki krążownik HMS *Dorsetshire* strzelając z bliskiego dystansu kilka torped.

Jak zaobserwowano z pokładu HMS *Cossack* o godzinie 10.36, niemiecki okręt - duma Kriegsmarine - zatonął, grzebiąc w swoim wraku większość liczącej 2200 osób załogi. Taki był finał jego ostatniego, liczącego 1800 mil, rejsu. Do celu - bazy w Breście - zabrakło tylko 400 mil (750 km). 110 rozbitków ocaliły okręty brytyjskie (*Dorsetshire* i *Maori*), pięciu innych - jednostki niemieckie (*U-74* i *Sachsenwald*). Poszukiwania prowadzone przez hiszpański ciężki krążownik *Canarias* nie przyniosły rezultatu… Zatonięcie *Bismarcka* pociągnęło za sobą śmierć 2106 oficerów i marynarzy, w tym adm. Lütjensa i kmdr. Lindemanna. Na niewiele się zdała spóźniona akcja niemieckiego lotnictwa. Jego ofiarą 28 maja padły niszczyciele: HMS *Mashona* (zatopiony) i HMS *Maori* (poważnie uszkodzony).

Po bitwie Brytyjczycy nie szczędzili dowodów uznania *Piorunowi* i jego dowódcy. Napłynęły też gratulacje od Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych gen. Władysława Sikorskiego i innych polskich polityków. Przewodniczący Rady Narodowej, sędziwy Ignacy Jan Paderewski, pisał do kmdr. Pławskiego: „Niech mi wolno będzie do uznania i gratulacji, wyrażonych Panu Komandorowi przez Wodza Naczelnego, przez Pańskich dowódców i kolegów, dorzucić słowa najszczerszej wdzięczności dla Pana Komandora, PP. Oficerów i Załogi ORP *Piorun*. Los szczęśliwy zapewne zrządził, że pierwszy ORP *Piorun* wytropił salwujący się ucieczką niemiecki okręt pancerny *Bismarck*. Zaatakowaniem niewspółmiernie silniejszego przeciwnika dał Pan jeszcze jeden dowód bohaterstwa naszej marynarki wojennej. Nieustraszonym pościgiem umożliwił Pan zgromadzenie się brytyjskich jednostek bojowych, a tym samym - pokonanie wroga, okrywając marynarkę wojenną Rzeczypospolitej nowym wieńcem wawrzynu.

Ostatni cios wymierzył ciężki krążownik HMS Dorsetshire strzelając z bliskiego dystansu kilka torped. O godzinie 10.36 niemiecki okręt - duma Kriegsmarine - zatonął, grzebiąc w swoim wraku większość liczącej 2200 osób załogi.

Niech Bóg błogosławi Waszemu rycerskiemu trudowi, niech Was ma w swojej opiece i niech Was, zwycięskich, szczęśliwie do ojczystych doprowadzi brzegów…"

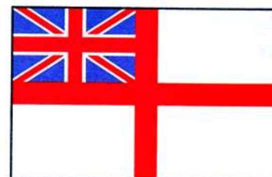
W kilka miesięcy po walce król Jerzy VI nadał kmdr. Pławskiemu w uznaniu zasług w pościgu za *Bismarckiem* wysokie odznaczenie brytyjskie *Distinguished Service Cross*. DSC otrzymał również I oficer artylerii na *Piorunie*, kpt. mar. Kazimierz Hess. Bosman Bolesław Łassa i mat Edward Dolecki zostali odznaczeni *Distinguished Service Medal*.

Atmosferę powszechnego uznania zakłócił zarzut skierowany pod adresem dowódcy *Pioruna*, oskarżający go o nadmierną

▲ **Stare samoloty typu *Swordfish* z lotniskowca *Ark Royal* zdołały storpedować *Bismarcka* z powietrza i uszkodzić jego ster. Niszczycielom brytyjskim pozostało zatopienie dryfującego kolosa.** *(zbiory prywatne)*

▼ **Za pancernikiem *Nelson* rysuje się sylwetka *Rodney*'a - jednego z pogromców *Bismarcka*.** *(zbiory prywatne)*

▼ **Bandera Brytyjskiej Marynarki Wojennej.** *(WWS Prod)*







ostrożność i niewykorzystanie w nocnym boju możliwości storpedowania *Bismarcka*. Został on sformułowany 14 czerwca 1941 r. przez dowódcę Dywizjonu Kontrtorpedowców, jednego z najwybitniejszych oficerów naszej floty, który polegnie 8 października 1943 r. jako dowódca niszczyciela *Orkan*, kmdr. por. Stanisława Hryniewieckiego. W związku z tym na okręt przybyła komisja Kierownictwa Marynarki Wojennej. Przeprowadzone dochodzenie oczyściło całkowicie kmdr. Pławskiego ze stawianych mu zarzutów. Wykazało, że:„[...] dowódca ORP *Piorun* nie unikał atakowania, lecz do ostatniej możliwości starał się rozkaz [o atakowaniu] wykonać" oraz że „dowódca ORP *Piorun* działał konsekwentnie w myśl powziętej decyzji, na podstawie własnej oceny sytuacji".

W latach 1941-1945 ORP *Piorun* zapisze jeszcze na swoim koncie wiele akcji bojowych, sławiąc biało-czerwoną banderę. Wymienić tu należy na przykład mało znany udział w operacji „Tungsten", mającej na celu unieszkodliwienie bliźniaka *Bismarcka* - pancernika *Tirpitz* w 1944 r. Żadna jednak z tych akcji nie rozsławiła jego imienia tak jak owo spotkanie „sam na sam" z niemieckim pancernym kolosem, jak owe pamiętne kilkadziesiąt minut w nocy 26 maja 1941 r.

▲ **Wizyta gen. Sikorskiego na pokładzie ORP *Piorun*.**
(zbiory prywatne)

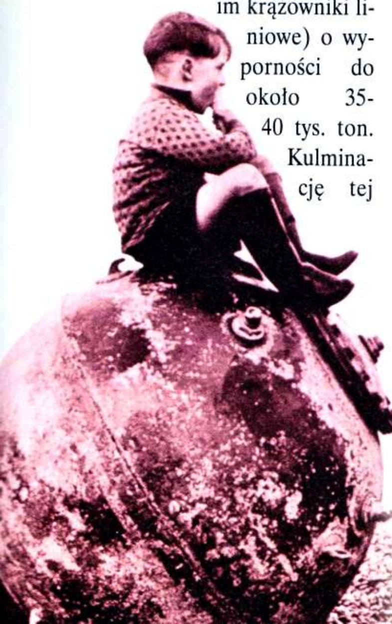
ORP „Piorun" w akcji

Obsada ORP *Piorun* w akcji przeciw *Bismarckowi*:
dowódca okrętu: kmdr por. Eugeniusz Pławski
z.d.o (zastępca d-cy okrętu): kpt. mar. Franciszek Pitułko
oficer sygnalizacyjny: kpt. mar. Włodzimierz Łoskoczyński
oficer nawigacyjny: por. mar. Maciej Michałkiewicz
I oficer artylerii: kpt. mar. Kazimierz Hess
II oficer artylerii: por. mar. Wacław Pryfke
oficer broni podwodnej: por. mar. Stanisław Kince
I oficer mechanik: kmdr por. Józef Wielogórski
II oficer mechanik (p.o.): chor. mar. Józef Wojtkowiak
oficer sanitarny (lekarz): por. mar. dr Teodor Jezierski
komisarz (p.o.): chor. mar. Wacław Maciesowicz
z-ca komisarza: podch. mar. Lech Kwapiszewski
bosman okrętowy: chor. mar. Kasper Grzywaczyk
kierownik maszyn.: chor. mar. Jan Chmara
brytyjski oficer łącznikowy: Lt. Hayman

Floty morskie w 1940 r.

II wojna światowa była okresem daleko idących zmian w zakresie techniki okrętowej. Doświadczenia wyniesione z I wojny światowej okazały się niewystarczające zwłaszcza wobec bezprecedensowej roli powierzonej lotnictwu.

W 1939 r. floty wojenne przystąpiły do walki w składzie, który odzwierciedlał poglądy oparte w dużej mierze na doświadczeniach wyniesionych z I wojny światowej. Trzon liczących się flot stanowiły potężne okręty liniowe (pancerniki i pokrewne im krążowniki liniowe) o wyporności do około 35-40 tys. ton. Kulminację tej tendencji potwierdziła budowa japońskich pancerników typu *Yamato* (65 tys. ton). Wyporności pancerników dorównywała potężna artyleria, w jaką były wyposażone: głównie działa kalibru do 457 mm (jak w typie *Yamato*), a najczęściej - 305--406 mm. Wbrew oczekiwaniom pancerniki nie odegrały w walkach decydującej roli. Okazały się nazbyt podatne na zniszczenie, zwłaszcza przez lotnictwo. Pierwszymi zwiastunami ich zmierzchu były skutki nalotów na Tarent w listopadzie 1940 r., na Pearl Harbor w grudniu 1941 r., oraz zatopienie koło Kuantanu przez lotnictwo japońskie dwóch brytyjskich okrętów liniowych: *Prince of Wales* i *Repulse*. Także zachwalane jako „niezatapialne" superpancerniki japońskie *Yamato* i *Musashi* uległy lotnictwu w latach 1944-45.



Lotniskowce

II wojna światowa na morzu należała do lotnictwa, zwłaszcza na rozległych akwenach Pacyfiku i Atlantyku. Swą ogromną użyteczność potwierdziły lotniskowce. Owa klasa okrętów, raczkująca pod koniec I wojny światowej, w ciągu dwudziestu lat dzielących obie wojny przeszła daleko idącą ewolucję. W chwili wybuchu II wojny światowej każda licząca się flota dysponowała kilkoma lotniskowcami (jedynie Japonia miała ich aż 10). Ich zalety sprawiły, że pod koniec wojny flota USA miała ich około stu! Zaznaczył się podział na wielkie lotniskowce uderzeniowe (ciężkie) o wyporności do kilkudziesięciu tysięcy ton i stu samolotach (np. amerykański typ *Essex*), lotniskowce lekkie o wyporności kilkunastu tysięcy ton i z ok. 40 samolotami na pokładzie (np. amerykański typ *Independance*) oraz lotniskowce eskortowe powstające początkowo z przebudowanych statków handlowych. Służyły one głównie do ochrony konwojów przed samolotami i okrętami podwodnymi - stąd pochodzi ich nazwa.

Trzon liczących się flot stanowiły potężne okręty liniowe (pancerniki i pokrewne im krążowniki).

Krążowniki i niszczyciele

Podstawowe znaczenie w działaniach pełnomorskich zachowały krążowniki. Dzieliły się one na ciężkie (o wyporności ok.10 tys. ton i artylerii głównej kalibru do 203 mm) i lekkie. Do celów eskortowych oraz dla zwalczania żeglugi przeciwnika wykorzystywano też tzw. krążowniki pomocnicze powstałe przez przystosowanie do celów wojennych statków handlowych, które wyposażano w działa główne kal. do 152 mm.

Najbardziej uniwersalną klasą okrętów były niszczyciele

▲ Włoskie torpedowce klasy *Soldato*. Klasa ta była najliczniejsza ze wszystkich typów statków wyprodukowanych przez Włochów. Mogły one rozwijać prędkość 39 węzłów. *(Berrafato)*

◄ W przeciwieństwie do zwykłych min (na zdjęciu), produkowane przez Niemców miny magnetyczne były niemożliwe do wyłowienia. *(ECPA)*



zwane też niekiedy kontrtorpedowcami. Były to jednostki o wyporności do około 2 tys. ton, o silnym uzbrojeniu torpedowym i artyleryjskim (do 6-8 dział kalibru 100-130 mm). Wykonywały zadania polegające na towarzyszeniu zespołom floty, eskortowaniu konwojów (zwalczaniu samolotów i okrętów podwodnych), atakowaniu torpedami dużych okrętów nawodnych przeciwnika.

Torpedowce, które jeszcze w okresie I wojny światowej odgrywały pewną rolę, zostały wyparte z mórz w związku z intensywnym rozwojem artylerii. Ich rolę przejęły używane masowo w latach 1939-45 kutry torpedowe (ścigacze) - małe okręty (do 100 ton) przystosowane do ataków torpedowych i zwalczania okrętów podwodnych na akwenach przybrzeżnych. Ciekawą odmianę tej klasy stanowiły tzw. ścigacze artyleryjskie służące przede wszystkim do zwalczania ścigaczy wroga.

W obronie konwojów

Zagrożenie konwojów przez lotnictwo i okręty podwodne wymusiło wprowadzenie do służby setek eskortowców, np. fregat i korwet. Należał do nich brytyjski typ *Flower*. Ciekawą podklasę okrętów stanowiły niszczyciele eskortowe (np. brytyjski typ *Hunt*) wyspecjalizowane w zwalczaniu okrętów podwodnych i samolotów (nie posiadały wyrzutni torpedowych!).

Z innych klas okrętów duże znaczenie miały okręty desantowe wykorzystywane do wysadzania desantów na brzegach kontrolowanych przez wroga. Wzięły one udział w desancie w Normandii i w amerykańskich operacjach desantowych w basenie Pacyfiku. W związku z masowym wykorzystaniem broni minowej wszystkie niemal floty miały w swoim składzie stawiacze min i bardziej uniwersalne - trałowce.

Pod wodą

Podobnie jak w okresie I wojny światowej, wielką rolę odegrały okręty podwodne. Wykorzystywano je do zwalczania okrętów innych klas (zwłaszcza większych), ale przede wszystkim - żeglugi przeciwnika. Los Bitwy o Atlantyk ważył się aż do 1943 r. za sprawą kilkuset niemieckich U-Bootów, które - skutecznie wykorzystując wypracowaną jeszcze przed wojną taktykę „wilczych stad" - zdolne były masakrować alianckie konwoje. Skuteczność działania niemieckiej U-Bootwaffe wzrosła wraz z wprowadzeniem „mlecznych krów" - okrętów podwodnych przystosowanych do transportowania na dalekie akweny paliwa i torped dla działających tam U-Bootów.

Los Bitwy o Atlantyk ważył się aż do 1943 r. za sprawą kilkuset niemieckich U-Bootów, które skutecznie wykorzystywały wypracowaną jeszcze przed wojną taktykę „wilczych stad".

Skuteczność ataków spod wody wzrosła wraz z użyciem nowych, ciągle udoskonalanych modeli torped, a zwłaszcza torped akustycznych. Od 1943 r. niemieckie okręty podwodne zmuszone zostały do zaniechnia grupowych nocnych ataków na konwój w położeniu nawodnym. We znaki dawały się coraz doskonalsze metody radiolokacji (np. radionamiernik krótkofalowy wysokiej częstotliwości). Rosnące zagrożenie ze strony przeciwnika nawodnego i powietrznego wymusiło poszukiwanie nowych rozwiązań, umożliwiających szybkie poruszanie się w zanurzeniu (do takich środków należały tzw. „chrapy" - urządzenie pozwalające na pobór powietrza atmosferycznego do silników spalinowych w położeniu podwodnym). Poszukiwanie przez konstruktorów niemieckich nowych rozwiązań technicznych doprowadziło do powstania wyprzedzających epokę U-Bootów. Królował wśród nich typ XXI o prędkości podwodnej 17,5 węzła - dwukrotnie wyższej niż we wcześniejszych typach. Rozwój okrętów podwodnych po 1945 r. poszedł drogą wytyczoną w latach II wojny światowej - zapewnienia wielkiej prędkości podwodnej i nieograniczonego zasięgu pływania. Stało się to możliwe dzięki zastosowaniu nowego rodzaju napędu, jakim stała się energia atomowa.

◄ **Plakat gloryfikujący rozwój japońskiej marynarki wojennej.**
(zbiory prywatne)



▼ **W 1939 r. najnowocześniejszym pancernikiem na świecie był francuski *Richelieu*.**
(S.C.A.)



▼ **W 1940 r. ZSRR nie przewiduje dla marynarki żadnej znaczącej roli strategicznej. Jedynym zadaniem Floty Czerwonej jest ochrona portów i wód terytorialnych.**
(zbiory prywatne)

P A N O R A M A

FAIREY SWORDFISH

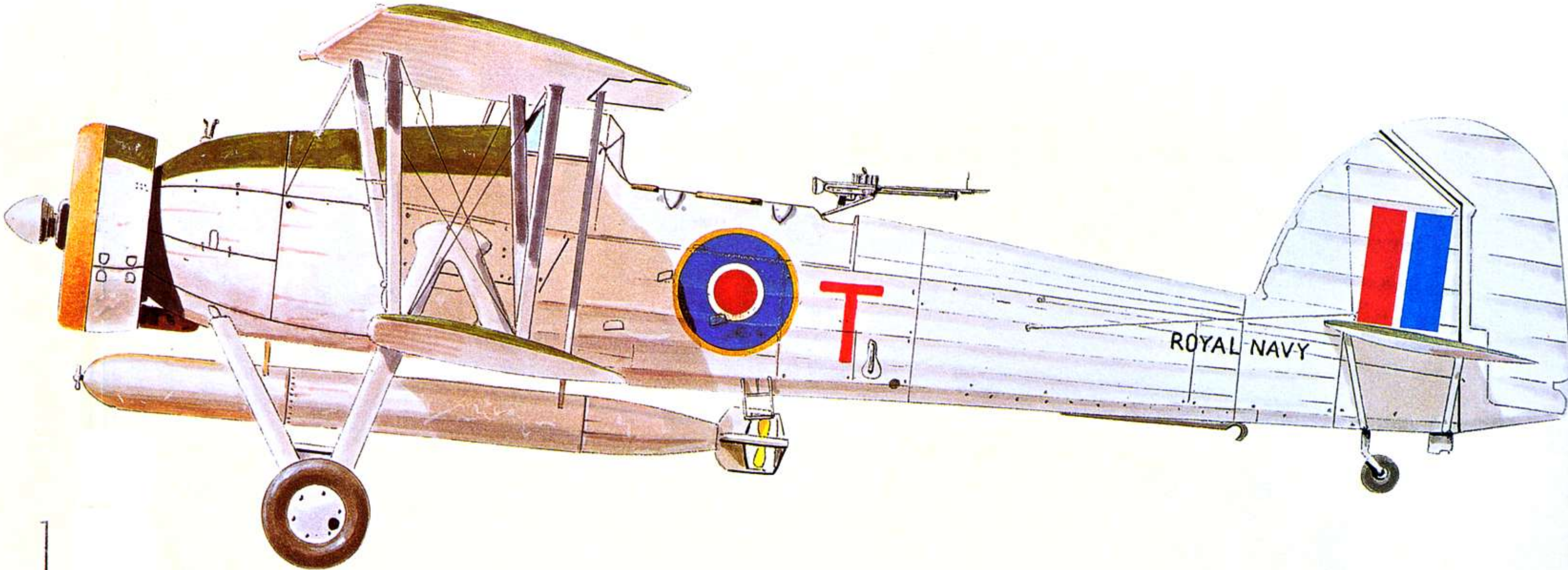
Dwumiejscowy lub trzymiejscowy jednosilnikowy samolot pokładowy i wodnosamolot rozpoznawczo-torpedowy, zbudowany w układzie dwupłata z podwoziem stałym. Wersje: Mk.I, Mk.II i Mk.III.

Parametry taktyczno-techniczne wersji Mk.I z podwoziem kołowym (samolotów z lotniskowców HMS *Victorious* i HMS *Ark Royal* atakujących *Bismarcka* w dniach 24 i 26 maja 1941 r.):

ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ: 13,87 m.
ROZPIĘTOŚĆ PO ZŁOŻENIU SKRZYDEŁ: 5,26 m.
DŁUGOŚĆ: 10,87 m.
WYSOKOŚĆ: 3,92 m.
POWIERZCHNIA NOŚNA: 56,39 m^2
MASA CAŁKOWITA: 3410 kg.
MASA WŁASNA: 1905 kg.
PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA: 245 km/godz. na wysokości 2100 m.

CZAS WZNOSZENIA na wysokość 1525 m: 10 min.
PUŁAP PRAKTYCZNY: 5200 m.
ZASIĘG: 880 km.
ZASIĘG MAKSYMALNY: 1700 km.

WARIANT UZBROJENIA:
- torpeda kal. 457 mm.
- karabiny maszynowe stałe i jeden ruchomy w tylnej kabinie (kal. 7,7 mm).



„HOOD" - krążownik liniowy (Battlecruiser)

Zbudowany w latach 1916-1920 w stoczni J. Brown & Co. w Clydebank.

WYPORNOŚĆ KONSTRUKCYJNA: 42 462 ton.
WYPORNOŚĆ PEŁNA: 48 360 ton.

WYMIARY: DŁUGOŚĆ: 262,2 m.
SZEROKOŚĆ: 32,1 m.
ZANURZENIE: 8,7 m.
UZBROJENIE:
8 dział kalibru 380 mm.
14 dział kalibru 102 mm plot.
24 działa kalibru 40 mm plot.
5 wyrzutni rakiet plot.
4 wyrzutnie torped.

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA - 31 węzłów.

ZASIĘG MAKSYMALNY: 7 500 mil morskich.

ZAŁOGA:
1341 osób.

„BISMARCK" - pancernik (Schlachtschiff)

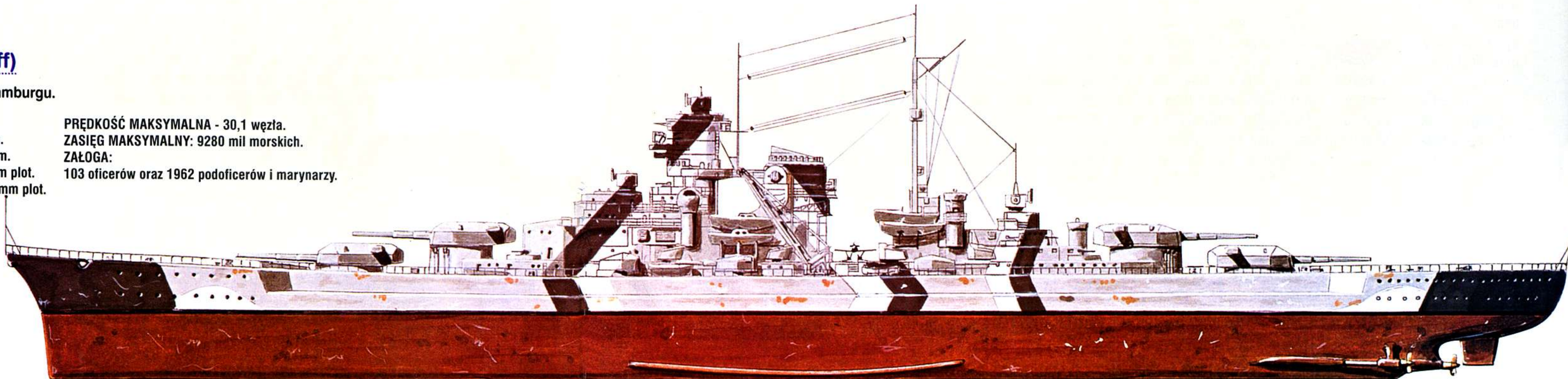
Zbudowany w latach 1936-1940 w stoczni Blohm & Voss w Hamburgu.

WYPORNOŚĆ KONSTRUKCYJNA: 41 700 ton
WYPORNOŚĆ PEŁNA: 50 900 ton

WYMIARY:
DŁUGOŚĆ: 251 m. SZEROKOŚĆ: 36 m.
ZANURZENIE: 10,2 m.

UZBROJENIE:
8 dział kalibru 380 mm.
12 dział kalibru 150 mm.
16 dział kalibru 105 mm plot.
28 dział kalibru 20-37 mm plot.
wyrzutnie torped.

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA - 30,1 węzła.
ZASIĘG MAKSYMALNY: 9280 mil morskich.
ZAŁOGA:
103 oficerów oraz 1962 podoficerów i marynarzy.



Ilustracje: Jean Restayn

NIEKTÓRE TYPY BRONI UŻYTEJ PODCZAS WALK NA ATLANTYKU W 1941 ROKU

Koniec niemieckiego kolosa

▲ *Bismarck* i *Prinz Eugen* w norweskim fiordzie. *Bismarck* zatonie wraz z 2106 osobami załogi. Jedynie 110 marynarzy zostanie uratowanych, gdyż w obawie przed U-Bootami wycofano z pola walki ratujący rozbitków krążownik *Dorsetshire*.
(zbiory prywatne)

Polowanie na *Bismarcka* wyryło się w pamięci wszystkich, którzy w nim uczestniczyli. Nie omieszkało wedrzeć się do literatury i - owiane legendą - do sensacyjnych opowieści.



Gdy ORP *Piorun* staje twarzą w twarz z niemieckim gigantem, atmosfera na pokładzie polskiego niszczyciela rozgrzewa się do białości. Pod gwałtownym ostrzałem kmdr Pławski nie straci panowania nad sobą. Brytyjski *King George V* również dopadnie nieprzyjaciela. I na jego pokładzie obecnych jest kilku polskich oficerów…

„Przemęczoną sztormem i całodziennym wyczekiwaniem w alarmie bojowym załogę ogarnęło podniecenie. Przez rurę głosową słyszałem okrzyki i dowcipy wypowiadane w kabinie nawigacyjnej i sterowni, w rodzaju: na *Pioruna* pieronie musiałeś się wpierd…, poczekaj, dostaniesz draniu za Polskę. Inny głos ubolewał, że *Piorun* nie jest uzbrojony w 15-calówki [tj. działa kalibru 380 mm], trzeci niepokoił się, gdzie są brytyjskie pancerniki, itd. Wszyscy jednak byli przekonani, że nadchodzi ostatnia chwila dla *Bismarcka*.[…]

Każda salwa przypominała wybuch dużego magazynu amunicyjnego. Pociski (380 mm) padały w odległości kilkuset jardów, a eksplodując z wielkim hukiem zdawało się, że szarpały, rozłupywały i kruszyły nie powietrze, lecz granitowe skały. W miejscach upadków pocisków wytryskiwały na boki i wysoko w niebo jak krew czerwone języry. […]

Każda salwa przypominała wybuch dużego magazynu amunicyjnego. Pociski padały w odległości kilkuset jardów.

Piorun uprawiał harce pod deszczem pocisków *Bismarcka*. Odległości dzielące obydwa okręty malały chwilami do 8000 jardów. Trudno mi coś powiedzieć o stopniu wyszkolenia artylerii na *Bismarcku*. Nie trafili nas ani razu, aczkolwiek od czasu do czasu salwy jego eksplodowały nieprzyjemnie blisko burty. Nie mam wątpliwości, że strzelanie do szybko uwijającego się pojedyńczego okrętu nie jest takie łatwe. W międzyczasie reszta dywizjonu zbliżała się w pojedynkę w naszym kierunku. *Bismarck* jednak nie zwracał uwagi na *Tribale* [niszczyciele brytyjskie] i kontynuował okładanie *Pioruna*.[…]



▶ Kmdr Eugeniusz Pławski dowodził *Piorunem* w chwili jego spotkania z *Bismarckiem*.
(zbiory prywatne)



▶ **Działo 102 mm plot. na pokładzie polskiego niszczyciela. W głębi - działko 20 mm plot. *Oerlikon*. Stawiły one czoło potężnym,380 milimetrowym działom *Bismarcka*.**
(zbiory T. Kondracki)

W tej pierwszej fazie walki ogień nieprzyjaciela był wyraźnie skoncentrowany na ORP *Piorun*, który idąc na lewym skrzydle był najbliżej wroga, jedyny z zespołu otworzył ogień i prawdopodobnie był rozpoznany przez nieprzyjaciela jako okręt dywizjonowy lub nawet krążownik o cięższej artylerii [...].

Ponadto ORP *Piorun* projektował się nieprzyjacielowi [był wyraźnie widoczny] na jasnej, zachodniej części horyzontu. [...]

Całą godzinę pozostawał nasz okręt w kontakcie bojowym z *Bismarckiem*. Ta godzina w istotny sposób zadecydowała o losie niemieckiego rajdera; dzięki *Piorunowi* wokół *Bismarcka* zacisnęła się żelazna obręcz brytyjskich niszczycieli.

Piorun kontra _Bismarck_. Minuta po minucie. Zapisy z dziennika podchorążego Lecha Kwapiszewskiego:

02.20 - [rozkaz z HMS *Cossack*:] ORP *Piorun*, HMS *Sikh* - wykonać atak torpedowy.

02.33 - HMS *Sikh* - zdaje się, że nieprzyjaciel zatrzymał się.

02.33 - *Piorun* do dowódcy dywizjonu - - nie mam kontaktu.

02.36 - HMS *Maori* - nie mam kontaktu.

02.38 - HMS *Sikh* - mam echa na radarze.

02.48 - Dowódca dywizjonu do *Sikha* - nadać raport o nieprzyjacielu i wskazać kierunek [nieprzyjaciela] rakietą.

04.30 - *Piorun* do dowódcy dywizjonu [kmdr. Viana] - nie nawiązałem kontaktu z nieprzyjacielem.

05.00 - Dowódca dywizjonu do *Pioruna* - jeżeli nie macie kontaktu wracać do Plymouth.

Te pierwsze nasze „trafne" były w ich główny dalocelownik, w tę ogromną wieżę ponad pomostem...

Do walki włączył się również brytyjski okręt flagowy - pancernik HMS *King George V*. Wśród polskich oficerów, jacy znajdowali się na jego pokładzie walczył podchorąży Konstanty Okołów-Zubkowski:

Na *King George V* było nas pięciu polskich podchorążych: L. Antoszewicz, Z. Chmielewski, S. Olszowski, J. Suchenek-Suchecki i ja. Na wachcie morskiej i w alarmie bojowym byłem w wieży dalocelownika, z którego kierowano ogniem głównej artylerii. Moją funkcją było obserwowanie upadków własnych pocisków. A więc miałem wspaniałe pole widzenia... wszystko widziałem... Rano 27 maja doszło do akcji. Zaczęliśmy strzelać... *Bismarck* początkowo skoncentrował się na *Rodney*'u dając nam czas solidnego wystrzelania się, a kiedy zaczęliśmy obserwować „trafne", wtedy zaczęli do nas strzelać. Te pierwsze nasze „trafne" były w ich główny dalocelownik, w tę ogromną wieżę ponad pomostem... ta jakby się złamała i przewróciła... paliło się... zaczęliśmy likwidować ich wieże głównej artylerii, jedną za drugą... widok był zupełnie niesamowity, bo w pewnym momencie te ogromne lufy 15-calowe [380 mm] patrzyły się do nieba... a przecież odległość była wtedy tylko 7000 m, a więc powinny być w pozycji prawie poziomej... później podeszliśmy na 2700 metrów (!!!), tak że lufy naszych dział były w depresji [poniżej poziomu]... strasznie zniszczyły własne relingi [barierki]... podzierały deski pokładu. „

Wypowiedzi zebrał dr T. Kondracki.



▼ **Po utracie *Bismarcka* niemieckie panowanie na Atlantyku spocznie wyłącznie na łodziach podwodnych.**
(Berrafato)



▲ **26 maja 1941 r. samoloty typu *Swordfish* storpedowały *Bismarcka* z powietrza. Do obrony przeciwlotniczej Niemcy użyli nawet dział kal. 380 mm.**
(zbiory prywatne)

▼ **Ofiara *Bismarcka* - pancernik *Hood* był największym okrętem wojennym brytyjskiej marynarki.**
(zbiory prywatne)

▶ **Oznaka wachmistrza Kriegsmarine.**
(Ters)



Angielski pisarz Alistair Maclean opisuje ostatnie chwile osaczonego przez brytyjskie niszczyciele i atakowanego z powietrza niemieckiego pancernika:

„W obliczu tych zdarzeń cała nasza sympatia zacznie kierować się ku bezwładnemu zwierzęciu skazanemu na śmierć - *Bismarckowi*. Nie było jednak mowy jakimkolwiek prawie łaski. Chodziło tylko o zemstę i zniszczenie…

Jego maszt upadł, komin złamany, szalupy w kawałkach. Wieżyczki sterczały na wszystkie strony, ich strzępy to wznosiły się ku niebu, to nachylały ku morzu. We wzbijającej się coraz wyżej ścianie płomieni rozżarzona czerwień ogarniała blachy tego, co niegdyś stanowiło nadbudówkę, by po chwili przerodzić się w śmiertelną spopielałą biel.

A przecież *Bismarck* nie umierał.

Był to bezspornie najodporniejszy, najbardziej niezniszczalny ze wszystkich okrętów, jakie kiedykolwiek skonstruowano. Trafiony przez *Prince of Wales* zniósł ostrzał setek olbrzymich pocisków z *King Georg'a V*, *Rodney'a*, *Norfolka*, *Dorsetshire'a*. Torpedowały go samoloty z *Ark Royala* i *Victorious'a*. Właśnie trafiły go torpedy wystrzelone przez *Rodney'a*, i *Norfolka*. A jednak - to nieprawdopodobne - wciąż żył. W całej historii wojen na morzu żaden statek nie dostał nawet w połowie takiego ostrzału, co *Bismarck*. A on przetrwał. Było w tym niemal coś nadprzyrodzonego.



Gdy *Dorsetshire* podpłynął do wraka, by jeszcze z bliska wystrzelić do niego trzy torpedy, flaga *Bismarcka* wciąż powiewała wysoko w górze. Ale niemal natychmiast niemiecki pancernik położył się, dotykając wody, potem przewrócił się kilem do góry i majestatycznie osunął na dno Atlantyku, którego zimne wody zamknęły się nad nim skwiercząc na rozpalonej do białości stali.

Polowanie zostało zakończone, a *Hood* pomszczony.”

Jochen Brennecke, „Le cuirassé Bismarck", s. 351-352



Skąpany w lawinie ognia brytyjskich niszczycieli *Bismarck* rozpoczyna swój taniec śmierci. Jego pokład przypomina mrowisko w czasie pożaru…

„*Bismarck* już nie strzelał, jedynie dygotał wstrząsany wybuchami padających nań pocisków. Stanowisko bojowe Gerharda Schäpe, mechanika 10. kompanii znajdowało się przy serwomotorze bakburty.

Kiedy zaczął się ostatni bój, wydawało się, że otworzyły się przed nami drzwi piekła. Doskonale pamiętam jak wydano rozkaz:

- Przygotować wykonanie planu V.

Oznaczało to zatopienie naszego własnego statku. Założono ładunki i nastawiono na wybuch z dziewięciominutowym opóźnieniem.

Wcześniej ujrzałem spektakl, którego nigdy nie zapomnę. W przerwie walki przywołano mnie z kotłowni do warsztatu elektrycznego. Idąc tam zobaczyłem siedzących na pancernym pokładzie kolegów z pokładu i z maszynowni. Wszyscy bez wyjątku założyli kurtki nieprzemakalne i - co więcej - nadmuchali również kapoki. Zaskoczony zapytałem o powód.

- To rozkaz - usłyszałem odpowiedź. Zalecono im też opróżnić kieszenie. Stanowisko bojowe jednego z moich przyjaciół, z którym służyłem od początku mojego wstąpienia do marynarki, znajdowało się przy telefonie. Gdy po przerwie w walce padły pierwsze strzały, nie wytrzymał nerwowo. Piana wystąpiła mu na usta. Zaczął wymachiwać rękami i krzyczał wywracając oczami: „Niemieckie sztukasy! Tu są niemieckie sztukasy"!”

Jochen Brennecke, „Le cuirassé Bismarck", s. 309-310



W rozpaczliwej walce ze śmiercią Hein Staat całkowicie stracił poczucie czasu. Ratujący go brytyjski krążownik *Dorsetshire* przyjął na swój pokład 85 rozbitków z tonącego Bismarcka. Mógłby przyjąć więcej, gdyby nie zasygnalizowano mu obecności okrętów podwodnych.

„Nie zachowałem w pamięci żadnego wspomnienia z czasu spędzonego w wodzie. Nie wiem już, czy byli wokół mnie jacyś koledzy, czy nie. Przed oczami, wciąż z tą samą wyrazistością, staje mi angielski krążownik. Pojawił się tak nagle i tak blisko, że musiałem się odepchnąć nogą od jego dziobu. W ten sposób znalazłem się na bakburcie, podczas gdy większość spośród moich kamratów została wyłowiona na zawietrznej.

Anglicy czynili, co tylko było w ich mocy, by nas uratować. Rzucali liny aż po wodnicę. Jednak żadnej nie udało mi się



złapać. Za każdym razem fala odrzucała mnie w ostatniej chwili. Marynarze na krążowniku musieli mnie zauważyć. Po raz kolejny rzucili mi linę, tym razem z taką dokładnością, że natychmiast ją złapałem. Dopiero wówczas poczułem, jak bardzo byłem zmęczony. Gdy zaczęli mnie okrętować, lina wyślizgnęła mi się ze zdrętwiałych rąk. Nie miałem już siły jej utrzymać. Przez dwie godziny, jakie spędziłem w wodzie, starałem się za wszelką cenę utrzymać krążenie krwi i uniknąć odrętwienia. Zachowałem w pamięci to, czego nas uczono, gdy wstępowałem do marynarki: „Jeśli w lodowatej wodzie temperatura ciała zbytnio się obniża, czuje się to najpierw w genitaliach". Kiedy tylko czułem drętwienie, ruszałem rękami i nogami, żeby przywrócić krążenie. A mimo to ręce tak mi zesztywniały, że nie mogłem już dłużej utrzymać zbawiennej liny. Rozpaczliwie zatopiłem w niej zęby. Ujrzałem wówczas wznoszącą się nade mną ciemną górę kadłuba. Anglicy wciągali mnie coraz wyżej. Opanowała mnie jedna myśl: „Czy to się nigdy nie skończy?"

Za każdym razem fala odrzucała mnie w ostatniej chwili. Marynarze na krążowniku musieli mnie zauważyć. Po raz kolejny rzucili mi linę, tym razem z taką dokładnością, że natychmiast ją złapałem. Gdy zaczęli mnie okrętować, lina wyślizgnęła mi się ze zdrętwiałych rąk.

W końcu dotarłem na pokład. Zdjęli mi kapok i przenieśli w pobliże maszynowni. Było ciepło. Dano nam koce, rozebrano nas. Wszystkimi wstrząsały dreszcze, ale Anglicy bardzo nam pomagali. Wciąż stoi mi przed oczyma jeden z marynarzy: zdjął z siebie koszulę, kazał mi ją założyć, po czym zniknął. Powrócił z butelką rumu. Zaraz po pierwszym łyku poczułem, że odżywam.

Na pokładzie *Dorsetshire'a* traktowano nas dobrze. Pielęgniarz często gościł w Hamburgu i opowiadał nam swoje wspomnienia. Dowódca był jeńcem u Niemców podczas I wojny światowej. Na szczęście dobrze się z nim obchodzono i gdy krążył pomiędzy nami zaspokajając nasze potrzeby, zapewniał: „Tak długo, jak będziecie na moim pokładzie, będziecie traktowani podobnie".

Tych spośród nas, których pokrywał mazut, położono na kojach. Nikt nie zwracał uwagi na śnieżnobiałe prześcieradła. Karmiono nas tak samo jak Anglików: pięć posiłków dziennie. Dostawaliśmy po dwadzieścia papierosów. Gdy już dotarliśmy do Newcastle, oddano nam honory, a wartownik zaprezentował broń.

Nigdy nie pozwolę powiedzieć złego słowa na brytyjskich marynarzy. Oczywiście, wówczas byli naszymi wrogami, ale po bitwie zachowali się jak wspaniali koledzy. Dziś wasza kolej, jutro nasza - mówili. Faktycznie, los dopadnie i ich. 4 kwietnia 1942 r. *Dorsetshire* i *Carnwall* zostaną zatopione na południowy-wschód od Cejlonu przez bombowce startujące z japońskich lotniskowców.

Jochen Brennecke, Le cuirassé „Bismarck", s. 347-349



▲ Mimo ogromnego rozwoju techniki łączności, na okręcie zawsze był niezbędny sygnalista.
(zbiory prywatne)

▼ Bitwa o Atlantyk przesądzi o losach II wojny światowej. Gdyby Niemcom udało się odciąć szlak dostaw dla Europy, zmusiliby tym samym Wielką Brytanię do kapitulacji.
(zbiory prywatne)



Dudley Pound (1877 -1943)

Kiedy wstępował do marynarki w roku 1891, miał zaledwie 14 lat. Urodzony na małej wyspie Wight, początkowo specjalizował się w studiowaniu zawiłej konstrukcji min podwodnych oraz właśnie rodzącej się techniki torped. Już w 1909 roku powierzono mu stanowisko dowódcy, a w 1913 roku rozpoczął pracę jako instruktor w nowej szkole morskiej w Portsmouth. Następnego roku został kapitanem okrętu i zastępcą admirała lorda Fishera.

Drugi Lord Admiralicji

Podczas pierwszej wojny światowej brał udział w bitwie o Jutlandię jako komendant okrętu „Colossus". W latach 1917-1918 był szefem biura operacyjnego Admiralicji. Następnie od 1925 do 1927 roku służył na Morzu Śródziemnym na pancerniku „Hood", potem także na „Repulse" pod rozkazami admirała Rogera Keyesa. W 1927 roku, po nominacji na kontradmirała, został zastępcą szefa sztabu generalnego marynarki. W 1930 roku podniesiono go do rangi wiceadmirała, a w dwa lata później stał się Drugim Lordem Admiralicji i szefem personelu. Promowany na admirała w 1935 roku, objął dowodzenie na Morzu Śródziemnym i w latach 1936-1938 stanął na czele eskadry podczas wojny w Etiopii i wojny cywilnej w Hiszpanii.

Najwyższy awans spotkał go tuż przed wybuchem II wojny światowej, kiedy otrzymał tytuł Pierwszego Lorda Admiralicji oraz został szefem sztabu generalnego marynarki.

W najbardziej krytycznym okresie, kiedy los Anglii, a zatem i wojny rozstrzygał się na oceanach, Dudley Pound dzielił całą odpowiedzialność z Churchillem. Nie oszczędzał wówczas swych sił. Niezmordowanie pracował, często śpiąc zaledwie 4-5 godzin na rozkładanym na noc w biurze łóżku polowym.

W czasie II wojny światowej

Na tym najwyższym w hierarchii wojskowej stanowisku stał się jednym z najbliższych współpracowników premiera Churchilla, który obdarzył go całkowitym zaufaniem. Szczególnie istotną rolę odegra po kapitulacji Francji. Z właściwą sobie energią kierować będzie operacjami na morzu, z których za najistotniejsze uznaje się pościg za niemieckim okrętem „Graf von Spee", walki w Norwegii i ewakuację Dunkierki.





◄ Szefowie Sztabu Aliantów na konferencji w Placentii. Od lewej: gen. G. Marshall, Pierwszy Lord Admiralicji - Sir Dudley Pound, generał lotnictwa Arnold oraz odpowiedzialny za rozwój floty amerykańskiej admirał King.
(zbiory prywatne)

Totalne zaangażowanie

W najbardziej krytycznym okresie, kiedy los Anglii, a zatem i całej wojny rozstrzygał się na oceanach, Dudley Pound dzielił całą odpowiedzialność z Churchillem. Nie oszczędzał wówczas swych sił. Niezmordowanie pracował, często śpiąc zaledwie 4-5 godzin na rozkładanym na noc w biurze łóżku polowym. Mimo to jego oceny będą podawane w wątpliwość. Na przykład w lipcu 1942 roku - w obliczu zagrożenia ze strony znacznych sił niemieckich - nakaże rozproszenie konwoju PQ-17. Na skutek tej decyzji zaledwie dziesięć spośród trzydziestu trzech okrętów brytyjskich dotrze do ZSRR. Spowoduje to głośną, zjadliwą krytykę, ponieważ decyzja była nietypowa - zazwyczaj większość doraźnych rozwiązań była podejmowana przez poszczególnych dowódców na morzu.

Koniec kariery

Wszystko razem przyczyniło się do zrujnowania jego i tak już nadszarpniętego zdrowia. Nie będzie mu dane ani cieszyć się z osłabienia marynarki niemieckiej, ani brać udziału w euforii zwycięstwa. Wyczerpany pracą, chory już podczas konferencji w Quebecu w 1943 roku, poda się do dymisji i wkrótce potem umrze. Wybitny strateg i taktyk, jest też autorem ważnej pracy pod tytułem „Ofensywa na morzu".

Lend-lease - pożyczka-dzierżawa

Lend-lease - ustawa, zgodnie z którą Stany Zjednoczone gwarantowały pomoc państwom zmagającym się z hitlerowskim najeźdźcą, stanowiła pierwszy krok do przerwania milczenia, jakim obwarowała się Ameryka wobec wydarzeń w Europie.

Lend-lease jest ustawą, którą prezydent Franklin Roosevelt poddał pod głosowanie w marcu 1941 r. Zgodnie z nią rząd amerykański miał prawo wypożyczać sprzęt wojenny państwu, którego obrona wydawała się konieczna dla zapewnienia bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych. Przegłosowanie lend-lease było wynikiem długiego procesu, który w końcu doprowadził Amerykanów do zerwania z ich tradycyjnym izolacjonizmem.

Europa wzywa pomocy

W momencie wybuchu wojny w Europie Amerykanie byli przekonani, że zarówno Francuzi jak i Anglicy poradzą sobie sami. Kampania francuska rozwiała te złudzenia, a trudności, z jakimi borykali się Brytyjczycy, by oprzeć się niemieckim atakom, postawiły Amerykanów w obliczu konieczności przyjścia z pomocą Brytyjczykom. Przywódcy Francji i Wielkiej Brytanii domagali się tego od samego początku kampanii francuskiej. 10 czerwca 1940 r., kiedy Włochy wypowiadały wojnę Francji i Zjednoczonemu Królestwu, Paul Reynaud, przewodniczący francuskiej Rady i Winston Churchill, premier Wielkiej Brytanii, wysłali telegramy do Franklina Roosevelta. Paul Reynaud prosił Stany Zjednoczone o udzielenie przynajmniej „moralnego i materialnego wsparcia wszystkimi dostępnymi środkami, wszakże bez wysyłania korpusu ekspedycyjnego". Roosevelt kazał odpowiedzieć, że „wspaniały opór wojsk francuskich i brytyjskich głęboko wzruszył amerykański naród", a rząd Stanów Zjednoczonych „robił wszystko, co w jego mocy, aby dostarczyć aliantom sprzęt, którego tak gwałtownie potrzebowali". Już 15 maja Winston Churchill zwrócił się z apelem do USA o dostarczenie Zjednoczonemu Królestwu 40 - 50 niszczycieli, nawet starych, by

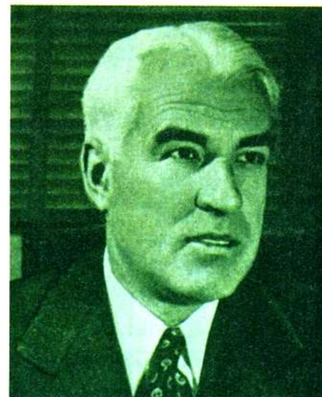
Paul Reynaud prosił Stany Zjednoczone o udzielenie przynajmniej „moralnego i materialnego wsparcia".

▲ Prezydent USA Roosevelt podpisuje prawo zdejmujące embargo na dostawy broni dla Europy.

(zbiory prywatne)

▼ Edward Stettinius, amerykański Sekretarz Stanu.

(zbiory prywatne)





cików Stanów Zjednoczonych popierało jego postawę. Departament skarbu zajął się zatem przygotowaniem ustawy zatytułowanej „Ustawa popierająca obronę Stanów Zjednoczonych". Projekt nosił referencje HR (*House of Representatives*) 1776 (liczba jakże symboliczna). Ustawa ta została podpisana przez prezydenta 11 marca 1941 r., po zatwierdzeniu jej przez Kongres i Izbę.

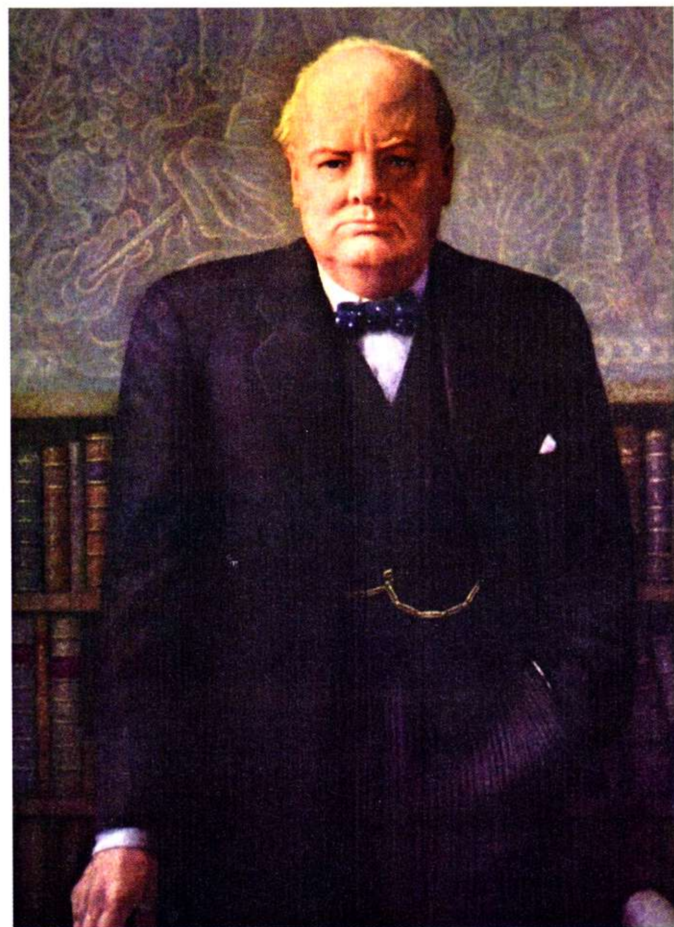
Po podpisaniu ustawy Roosevelt zażądał zastosowania aktu lend-lease w stosunku do Wielkiej Brytanii i Grecji i przyznaniu im pożyczki w wysokości 7 mld dolarów, do których 28 października 1941 r. dorzucono dodatkowe 6 mld. Pieniędzmi tymi zarządzał międzyministerialny komitet pod przewodnictwem Harry'ego Hopkinsa, zaufanego Roosevelta. W październiku 1941 r. utworzono specjalne biuro zajmujące się lend-lease. Jego kierownictwo powierzono E. Stettiniusowi Juniorowi. Aż 34 kraje, najczęściej należące do brytyjskiego imperium, zwróciły się z prośbą o objęcie ich programem

▲ Stany Zjednoczone stają się „arsenałem demokracji". Dzięki zastosowaniu w amerykańskich fabrykach broni techniki taśmowej,wydajność produkcji wielokrotnie wzrasta.

(zbiory prywatne)

► „Dajcie nam narzędzia, my skończymy robotę" - mówi Winston Churchill pod adresem Stanów Zjednoczonych.

(zbiory prywatne)

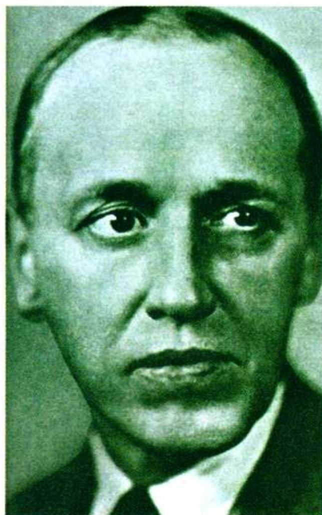


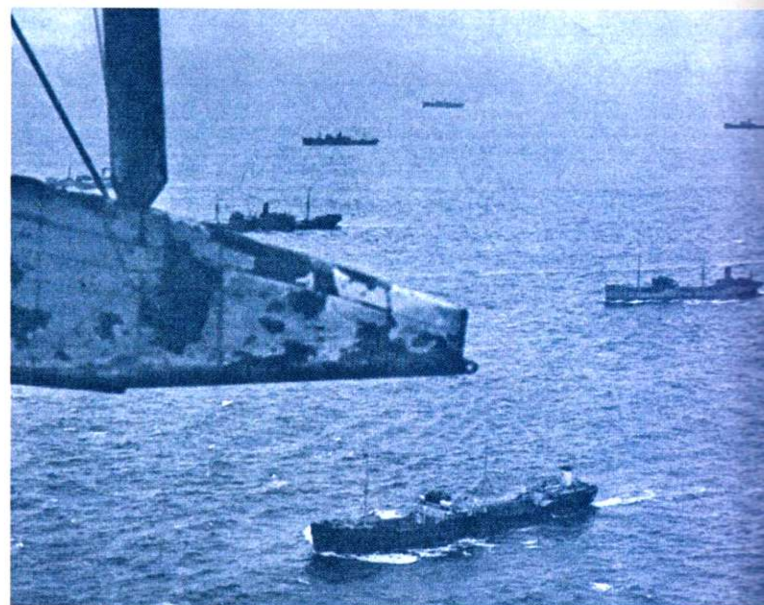
Wielka Brytania mogła utrzymać swą przewagę na morzu. Roosevelt odrzucił tę prośbę, argumentując, iż do tego typu działań potrzeba zgody Kongresu. Generał Marshall zaproponował w zamian 500 tys. karabinów, 100 mln nabojów, 35 tys. karabinów maszynowych, 500 moździerzy, 500 dział kal. 75mm i 1 mln pocisków artyleryjskich.

Short of war

Wybory w 1940 r. otworzyły w historii USA okres trwający rok i nazwany *short of war*, który charakteryzował się udzielaniem przez Stany Zjednoczone materialnego wsparcia państwom borykającym się z hitlerowską inwazją, bez faktycznego przystąpienia Ameryki do wojny. Jednak jesienią 1940 r. Anglicy prosili o coraz większe dostawy sprzętu. Brytyjski sztab wyraził chęć zakupu w 1941 r. 14 - 26 tys. samolotów. Jednak (amerykańskim kontrahentom było coraz trudniej w to uwierzyć) Anglicy mieli coraz większe trudności z wywiązywaniem się ze swych zobowiązań płatniczych! 2 grudnia 1940 r. Roosevelt otrzymał list, w którym Churchill wyjaśniał: „Zbliża się chwila, w której nie będziemy już w stanie zapłacić za okręty i inne towary. Robimy wszystko, co tylko możliwe. Nie cofamy się przed żadnym poświęceniem, aby zapewnić wypłacalność. Jednak sami pewnie przyznacie, że źle by się stało, gdyby w samym środku wojny, po zwycięstwie okupionym krwią, po uratowaniu cywilizacji światowej i ofiarowaniu Stanom Zjednoczonym czasu na zabezpieczenie się przed każdą ewentualnością, Wieka Brytania musiała pozbyć się wszelkich aktywów dających się sprzedać i została całkiem odarta ze swego stanu posiadania". Roosevelt zaproponował zatem publicznie, aby dla zrekompensowania strat poniesionych przez brytyjską marynarkę USA wypożyczyły Anglii okręty. W tym celu użył owej słynnej metafory o domu, który płonie. Co zrobiłby Amerykanin, gdyby zauważył, że sąsiedni dom płonie? Pożyczyłby nieodpłatnie sąsiadom wąż do podlewania, który odebrałby zaraz po ugaszeniu pożaru. Należało więc zastosować te zasadę w stosunku do angielskiego przyjaciela. Pozwoliłoby to być może Ameryce uniknąć zaangażowania się w konflikt zbrojny. Roosevelt zakończył swój wywód słynnymi słowami: „Musimy być wielkim arsenałem demokracji". Sondaże, jakie wówczas przeprowadzono wykazały, że 80% mieszkań-

Co zrobiłby Amerykanin, gdyby zauważył, że sąsiedni dom płonie? Pożyczyłby sąsiadom wąż do podlewania, który odebrałby zaraz po ugaszeniu pożaru.





lend-lease. W sumie Wielka Brytania i jej imperium otrzymały 31,2 mld dolarów.

Lend-lease a ZSRR

Przystąpienie Związku Radzieckiego do wojny postawiło Amerykanów wobec dylematu. ZSRR był krajem komunistycznym i jako taki nie cieszył się najlepszą opinią w oczach społeczeństwa amerykańskiego. Zatem rozszerzenie dobrodziejstw lend-lease na Rosję Sowiecką było sprawą niezwykle delikatną. Stało się ono przedmiotem debaty na arenie politycznej. Niektórzy z polityków uważali, że komunizm jest bardziej niebezpieczny od nazizmu i że „zwycięstwo komunizmu w świecie stanowiłoby o wiele większe zagrożenie dla Stanów Zjednoczonych aniżeli zwycięstwo faszyzmu". Roosevelt nie był aż tak nieprzejednany. Zdawał sobie sprawę z tego, że dla pokonania Rzeszy i uratowania Zjednoczonego Królestwa niezbędne jest udzielenie wsparcia Związkowi Radzieckiemu. 24 czerwca 1941 r. oświadczył: „Oczywiście przyznamy ZSRR wszelką pomoc, jaka tylko będzie możliwa". Nie wspomniał jednak o lend-lease. Do Moskwy, z misją oceny radzieckich potrzeb w dziedzinie uzbrojenia, wysłano Harry'ego Hopkinsa. 28 września 1941 r. w Moskwie została zwołana trójstronna konferencja, w której uczestniczyli przedstawiciele Stanów Zjednoczonych, Zjednoczonego Królestwa i Związku Radzieckiego. Amerykanie zaproponowali dostarczenie ZSRR 2250 czołgów, 85 tys. ciężarówek i 108 tys. telefonów polowych. Ostatecznie w październiku 1941 r. Kongres postanowił włączyć ZSRR w program lend-lease. Przyznano mu pomoc w wysokości 10,9 mld dolarów. Wolna Francja otrzymała 3 mld dolarów, a Chiny - 1,6 mld dolarów. W sumie na pomoc dla świata przeznaczono 50 mld dolarów - jedną piątą amerykańskiej produkcji!

▲ **Harry Hopkins, szara eminencja prezydenta Roosevelta, sprawuje pieczę nad aplikacją ustawy lend-lease.**
(zbiory prywatne)

▲ **Konwoje atlantyckie - gwarancja dalszej walki z hitleryzmem.**
(B.O.P.)

▶ **Wuj Sam siedzący na bloku lodu z napisem „cierpliwość w stosunku do Niemiec". Lód wciąż topnieje.**
(zbiory prywatne)

Trudności w dostawach sprzętu

Jedną z głównych trudności, jaką należało pokonać, było dostarczanie - możliwie w najlepszych warunkach - - sprzętu wojskowego. W tym czasie Atlantyk patrolowało już wiele niemieckich łodzi podwodnych, a Stany Zjednoczone nie mogły, ze względu na swą neutralność, brać udziału w eskortowaniu konwojów. Amerykanie znaleźli rozwiązanie problemu: szukali nowych, pewniejszych tras. Płynące do ZSRR towary wędrowały przez Zatokę Perską albo Ocean Spokojny aż do Władywostoku. Dzięki szeroko zakrojonym i wielokierunkowym działaniom dyplomatycznym Roosevelt zwiększył również ilość amerykańskich baz.

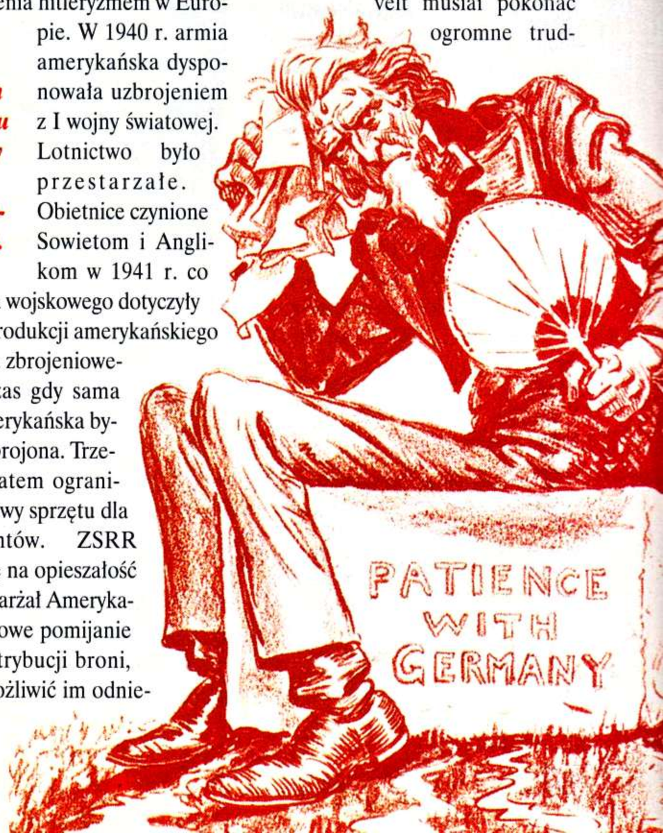
Powiększono też strefę ochronną Stanów Zjednoczonych i ustalono jej granicę na 25 stopniu długości geograficznej zachodniej. Po przekroczeniu tej granicy Amerykanie musieli ograniczać swoje działania tylko do uprzedzania konwojów o obecności nieprzyjacielskich okrętów i łodzi podwodnych. Właściwie wszystkie te poczynania można by uznać za namiastkę prawdziwej wojny na Atlantyku, która miała wybuchnąć wraz z przystąpieniem USA do działań wojennych.

Obietnice czynione Sowietom i Anglikom w 1941 r. co do sprzętu wojskowego dotyczyły aż 70 % produkcji amerykańskiego przemysłu zbrojeniowego.

Arsenał Europy?

Stany Zjednoczone podjęły trud dozbrojenia swojej armii znacznie później niż kraje europejskie. Realizacja programu zbrojeniowego rozpoczęła się dopiero w styczniu 1939 r. na skutek coraz wyraźniejszego zagrożenia hitleryzmem w Europie. W 1940 r. armia amerykańska dysponowała uzbrojeniem z I wojny światowej. Lotnictwo było przestarzałe. Obietnice czynione Sowietom i Anglikom w 1941 r. co do sprzętu wojskowego dotyczyły aż 70 % produkcji amerykańskiego przemysłu zbrojeniowego, podczas gdy sama armia amerykańska była niedozbrojona. Trzeba było zatem ograniczyć dostawy sprzętu dla kontrahentów. ZSRR skarżył się na opieszałość USA. Oskarżał Amerykanów o celowe pomijanie ich w dystrybucji broni, by uniemożliwić im odniesienie zwycięstwa. Hipoteza ta nie znajduje potwierdzenia w rzeczywistości. Amerykanie po prostu borykali się z trudnościami nierozerwalnie związanymi z wojną. Stalin jednak przyznał w Jałcie, że „lend-lease jest wspaniałym wynalazkiem, bez którego zwycięstwo byłoby z pewnością trudniejsze i odroczone w czasie". Wielokrotnie podkreślał także, iż „ten system wspaniale przyczynił się do ostatecznego zwycięstwa".

Lend-lease zmusił Amerykanów do modernizacji uzbrojenia. Roosevelt musiał pokonać ogromne trud-



W telegraficznym skrócie

FILIPINY

Dotychczas zachował się na Filipinach oryginalny zwyczaj zawierania ślubu. Narzeczeni udają się w dniu ślubu wraz z rodzicami do lasu palmowego i tam oblubieńcy wdrapują się na dwie przeciwlegle stojące palmy, następnie obydwie strony starają się tak nagiąć wierzchołki palm, żeby narzeczony mógł dotknąć czoła swojej bogdanki... i cały obrzęd skończony, a młodych uważa się za prawnie poślubionych. Bardzo łatwy i pomysłowy sposób, ale nie bardzo dający się zastosować u nas.

7 Dni, tygodnik ilustrowany, Warszawa, 24 V 1941

POLSKA

Wiosna wyciągnęła poza tym na słońce wędkarzy. Ilość zgłaszających się po karty na podstawie nowych przepisów jest niezwykle duża, zwłaszcza, że za uprawianie wędkarstwa na wodach otwartych bez zezwolenia grożą bardzo surowe kary.

Podobnie ostre kary nakłada nowe zarządzenie na dziką eksploatację torfu. Torf bowiem stał się obecnie artykułem pierwszej potrzeby i dostawa jego do naszych miast została odpowiednio uregulowana. Nie tylko jednak sprawy aprowizacji i opału zaprzątają obecnie zarządy miejskie. Z dużym uznaniem należy podkreślić, że szereg miast przystąpił energicznie do akcji upiększania swego oblicza. Parki i skwery zaroiły się od ogrodników, a rozwaliska szybko się usuwa, albo nawet wznosi na ich miejscu nowe budowle.

7 Dni, tygodnik ilustrowany, Warszawa, 24 V 1941

POLSKA

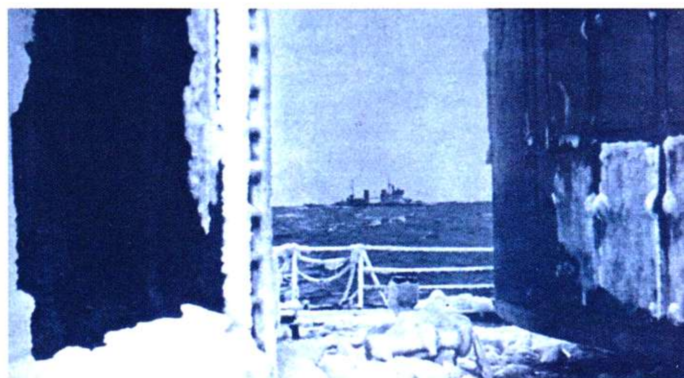
W maju korzec deszczu, kropla błota, na pierwszego maja szron obiecuje hojny plon.

Na pierwszego maja deszcz, zły to urodzaju wieszcz.

Na świętego Stanisława w domu pustki, w polu sława.

Pankracy, Serwacy, Bonifacy - źli na ogrody chłopacy.

Praktyczny kalendarz dla wsi i miasta, Warszawa, 1941



▶ Angielski konwój w drodze do Murmańska. Stadom grasujących na Atlantyku U-Bootów alianci przeciwstawią eskorty konwojów złożone z lotniskowców i samolotów patrolowych.

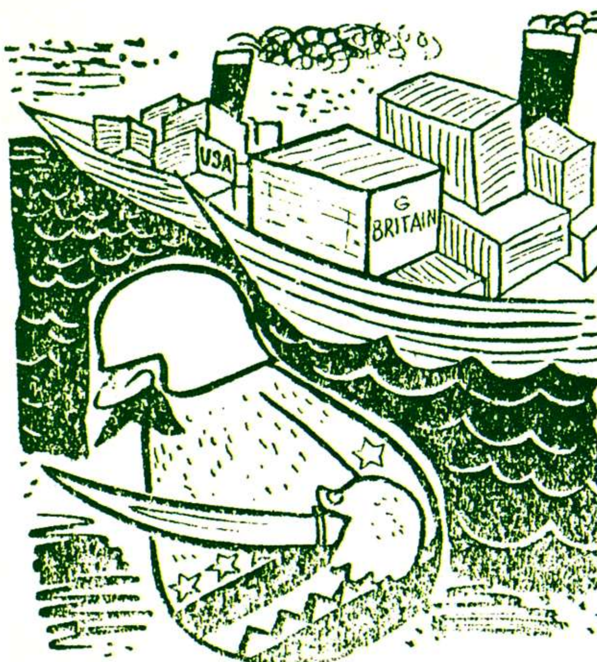
(zbiory prywatne)

ności z uruchomieniem wojennej gospodarki, której świat tak bardzo zazdrościł Ameryce. Nie było w Stanach Zjednoczonych ani przemysłu wojskowego jak w Europie, ani administracji zdolnej zmusić przemysł do wysiłku, jakiego wymagała wojna. Gospodarka amerykańska nie otrząsnęła się jeszcze całkowicie ze skutków kryzysu, który tak dramatycznie rozpoczął się w 1929 r.

W 1939 r. Bernard Baruch, dawny szef *War Industry Board*, przedstawił Rooseveltowi plan organizacyjny gospodarki. Roosevelt odrzucił go sądząc, iż za wcześnie na tego typu projekty. Szok wywołany klęską Francji zaowocował utworzeniem *National Defense Advisory Commission* (NDAC). Była ona zobowiązana służyć rządowi radą w dziedzinie produkcji. Aby sprostać brytyjskim potrzebom, powołano także do życia Biuro do Spraw Zarządzania Produkcją (OPM), która miała za zadanie koordynować produkcję wojenną oraz przyspieszać dostawy sprzętu aliantom. Wkrótce okazało się, że owe biura stały się pierwszymi z długiej serii podobnych instytucji, co w pewnym momencie stało się prawdziwym problemem. Tak więc przejście do gospodarki wojennej wywołało spore zamieszanie, było chaotyczne i mało skuteczne.

Jednakże możliwości produkcyjne USA były imponujące. W 1940 r. wyprodukowali oni 346 czołgów, w 1942 - 25 tys., w 1943 - 29500 i 17500 w roku 1944. Produkcja samolotów skoczyła z 47 tys. w roku 1942 do 100 tys. w 1944. Od Pearl Harbor aż po lądowanie w Normandii Ameryka produkowała średnio 70 tys. samolotów rocznie. Koszt I wojny światowej wyniósł 32 mld dolarów, na drugą wydano niemal dziesięciokrotnie więcej. Stany Zjednoczone podjęły zatem wyzwanie i - zgodnie ze słowami Rossevelta - stały się, choć nie bez trudności, „arsenałem demokracji".

HUMOR I SATYRA



▶ „Wkrótce potem pęka bańka, dyplomacji to sukces. Szable chwyta Wańka-wstańka - płynie transport z *battle-dress*." Karykatura z ukazującego się w Wielkiej Brytanii pisma „Orzeł Biały".

(zbiory prywatne)

— !!! —

- Nie rozumiem, dlaczego Anglicy nie robią teraz inwazji?

-Jeszcze mają czas, czekają na przypływ. Wyrzuci na brzeg czołgi z Ameryki.

Werinajs, gdzieś w Szkocji, 30 IX 1941

Najciężej w grób Niemcowi,
a to z tej przyczyny,
Że nie lubi ślafbanku Niemiec
bez pierzyny.

Stanisław Serafin Jagodyński - XVII w. w: Moskit, Warszawa, 16 X 1943

Kurtuazja

W oceanie rekin spotyka rekina. Podnosi ogon i krzyczy: Heil.

- Coś się takim Niemcem zrobił? - pyta go kolega.

- Z czego się żyje, temu się służy.

Sowizdrzał, n. 1, Wielkanoc 1943

Na wojence jak to ładnie -
Ugrzązł Hitler butem w bagnie,
Lecz pomyślał, że nierównie
Gorzej byłoby mu w... wodzie.
Na to mruknął ktoś na stronie:
Co ma wisieć, nie utonie!

Moskit, Warszawa, 16 X 1943

STARSZY MARYNARZ Z ODDZIAŁU DESANTOWEGO KRIEGSMARINE

1940 – 1941



• 1. Hełm wz. 1935 z barwną kalkomanią • 2. Kurtka z patkami wzoru ogólnego dla marynarzy i podoficerów, z oznaką stopnia na rękawie (tu: *Matrosengefreiter*) • 3. Spodnie wzoru standardowego • 4. Saperki podkute wzoru ogólnowojskowego • 5. Maska gazowa wz. 1938 • 6. Pas główny z klamrą w odcieniu złotym, z ładownicami standardowymi • 7. Chlebak z brezentu ciemnogranatowego • 8. Manierka z kubkiem aluminiowym barwy ciemnogranatowej • 9. Karabin *Mauser 98 k*, kal. 7,92 mm